Año II. Teruel 16 de Febrero de 1888. Número 98.

PRECIOS DE SUSCRICIÓN.

En Teruel, un mes. . . 1 peseta.

Fuera.—Tres meses. . 3,50
» —Seis meses. . 6,50
» —Un año. . . . 12
Pago anticipado.

# LA ANTORCHA

PERIÓDICO REPUBLICANO-DEMOCRÁTICO.

(ÓRGANO DE LA UNIÓN REPUBLICANA.)

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN.

Calle de Santiago número 9, á donde se dirigirá toda la correspondencia.
Anuncios y reclamos á precios convencionales
Puntos de suscrición.—En la Administración y en la imprenta de este periódico.

SE PUBLICA LOS JUEVES Y DOMINGOS.

## FERRO-CARRIL

### de Calatayud á Teruel y Sagunto.

Como asunto de actualidad y de interés general para esta provincia, transcribimos, sintetizándolos, los discursos pronunciados en el Congreso al ponerse á discusión el dictámen de la Comisión otorgando en una sola concesión los ferro-carriles de Calatayud á Teruel y de Teruel á Sagunto, con lo cual no solo damos á conocer el estado presente de dicho asunto, sino además se verá probado que nuestro ilustrado amigo, el Diputado por Segorbe, Sr. Navarro Reverter, no solo no es enemigo, como en algunos círculos se ha dicho, de la construcción de las líneas á que nos referimos, sino que muestra vivísimo interés en que se llegue á conseguir la pronta realización de ellas.

«El Sr. **Navarro Reverter:** No precisamente en contra, Sres. Diputados, que esto no seria en mi posible tratándose de un proyecto cualquiera de ferro-carril; ni tampoco en contra del dictámen, que voy á honrarme votándole; sino para explicar puramente por qué teniendo ideas contrarias á muchas de las expuestas en los artículos que comprende el dictámen de la Comisión, voy sin embargo á darle mi voto. Yo hubiera puntualizado estas diferencias que son bastante marcadas, si hubiese tenido tiempo de redactar las enmiendas que me habia propuesto presentar al dictámen; pero como esta discusión ha venido tan precipitadamente, tan de improviso, y hasta cierto punto como por sorpresa, yo no he tenido tiempo de realizar aquel mi pensamiento, y entiendo que el Congreso debe agradecérmelo porque así le molestaré ménos, y por ménos tiempo ocuparé su atención.

Como tésis general, me bastará decir que los ingenieros más notables, tanto de Europa como de América, y los economistas más distinguidos del mundo entero, entienden que construida la primera red de un pais, son los ferro-carriles económicos como las arterias secundarias que van á llevar el movimiento y la vida á puntos donde los ferro-carriles de via ancha serian imposibles, económicamente considerados, y además sirven para aumentar la riqueza y la prosperidad de las Compañías explotadoras de la primera red, cuando éstos por sí solos no tienen vida propia por falta de tráfico afluente.

Fijado este sentido general, y como quiera que el Sr. Ministro de Fomento nos prometió solemnemente en la pasada legislatura traer á la Cámara un proyecto de ley de ferro-carriles de via estrecha, formando el plan general de la segunda red, que con tanta ansiedad y con voces de angustia reclama urgentemente el país, y como yo creo firmemente que el Sr. Ministro de Fomento realizará ese deseo, no solo en esta legislatura, sino á la mayor brevedad posible, yo, señores, me reservo discutir entonces todos los grandes é importantes problemas á que me he referido y á que voy luego á referirme. Pero entretanto he de manifestar que entiendo, y seguiré entendiendo mientras no se me demuestre lo contrario, que, como llevo dicho, las dificultades técnicas y económicas del ferro-carril de Calatayud á Sagunto pasando por Teruel y por Segorbe son tales, que bien merecerán la pena de estudiarse, con objeto de hacer un ferro-carril de vía estrecha, en el caso desgraciado, aunque probable, de que no pudiera hacerse de via ancha.

Segundo punto: el trazado. Es el trazado de los ferro-carriles una condición tan esencial, tan capital, que de ella depende el ser ó el no ser la prosperidad ó la ruina de las Compañías que despues han de explotarlos; el beneficio ó las pérdidas de los grandes intereses que se comprometen en esta clase de obras públicas, y por consiguiente, puesto que esos intereses lo llevan aparejado, la prosperidad ó la ruina del país.

El trazado de Calatayud para terminar en Sagunto y empalmar en ese punto con el ferro-carril de Valencia á Tarragona, podria ser bueno en la época en que se proyectó; pero, señores Diputados, este ferro-carril, que empieza por no tener cabeza, llamando cabeza á una capitalidad de importancia por su producción, y Calatayud en este sentido no puede ser cabeza, este ferro-carril acaba por no tener piés, puesto que tampoco Sagunto puede ser, ni es, de tal importancia mercantil, que constituya un centro de producción con bastante movimiento, con bastante riqueza y vida bastante para que termine en él una línea férrea. ¿Qué sería necesario para evitar este mal?

Pues sencillamente darle salida á uno de los dos vecinos puertos de Castellón ó de Valencia. A 40 kilómetros de la hermosa ciudad del Turia termina este ferro-carril. ¿Es esto racional? Decia una autoridad que en esta materia es indiscutible, el ilustre Marqués de Salamanca, que cuando los ferro-carriles no tienen piés ni cabeza (entendiéndose bien por piés y cabeza lo que antes he dicho, y no otra cosa distinta), tampoco tienen cuerpo.

Y añadía á esto que cuando el ferro-carril de Madrid á Alicante llegó á Albacete, obtenía 3.000 pesetas de producto kilométrico; pero cuando llegó á un puerto de mar, á Alicante, aquellas 3.000 pesetas se convirtieron en 30.000. ¿Por qué ha de terminar en Sagunto este ferro-carril, levantando la barrera de un trasbordo, con todos los inconvenientes y gastos que esto produce en España y en todas partes?

En Sagunto concurrirán las líneas de distintas Compañías; distintos serán los empleados (y esto entra por mucho en el resultado de la práctica ferro-viaria); distintas tarifas, distintos carriles y distinto material. Pues esta unificación, ó sea la llegada al mar, es condición esencial para realizar este ferro-carril; y no basta la condición que ha puesto la Comisión, autorizando al concesionario para prolongar la línea. No; la condición debe ser absoluta, necesaria, y no dejarla á la facultad del concesionario, porque con esto se compromete el porvenir del proyecto, se perjudican todos los intereses de la zona atravesada por la línea y los intereses de la misma Valencia, cuyo puerto, hoy por fortuna muy aceptable y no de los mejores del Mediterráneo, alcanzaría con este ferro-carril la animación y la vida que aun necesita, así como también el mismo puesto llevaría la animación y la vida, con el flujo y reflujo de los intereses mercantiles, á todo el extenso territorio que va á estar servido por ese ferro-carril. Este es el segundo punto de discrepancia.

Tercer punto, y este es un punto muy capital; tan capital, Sres. Diputados, que yo que siempre oigo con gusto á mi particular y querídisimo amigo y homónimo el Sr. Ministro de Fomento, yo desearia que acerca de este particular importantísimo nos expresara, no ya sus opiniones determinadas y concretas, sino sus ideas generales acerca del gravísimo punto de las subvenciones.

Señores Diputados, en este punto de las subvenciones, yo creo no solo que estamos vistiendo el traje de la ya caduca moda de 1848, sino que hemos retrocedido. Esto de entregar el Estado las subvenciones kilométricas á las Compañías constructoras, regalándoselas, y cuyas subvenciones se elevan á unos 700 millones de pesetas, sin otras condiciones que aquellas generales de los pliegos, por las cuales se obligan los concesionarios á prestar al Estado determinados servicios, este sistema de subvenciones kilométricas regaladas á las Compañias, decía, que ha venido sucediéndose en España, yo creo que con verdadero perjuicio del país y de la industria ferro-carrilera, este sistema es ya de todo punto imposible. Pero ahora hemos inventado una cosa nueva y no ménos peregrina.

Antes, según la ley general, que por cierto va modificándose de tal manera que á mi me parece ya una criba por los agujeros que en ella se van haciendo para cada caso particular, la ley general de ferro-carriles, con buen criterio, prescribe la rebaja de la subvención kilométrica cuando por las modificaciones del trazado se acorta la vía. Pero aquí, desde que se aprobó el proyecto de ley del ferro-carril de Linares á Almería, hemos venido, yo creo que á retroceder, señalando la subvención total, cualquiera que sea la longitud que después del replanteo resulte para el camino. De manera que si por los nuevos estudios, y los estudios de replanteo son los verdaderos estudios, porque lo demás no debe ser más que un anteproyecto que demuestre la posibilidad racional de realizar aquella obra, y no un estudio detenido; si realmente resulta más corta la línea, no importa; el Estado ha ofrecido unas subvenciones alzadas, unas cantidades determinadas, y estas subvenciones alzadas y estas cantidades determinadas son, suceda lo que quiera, para las Compañías. Yo entiendo, repito, que este es un retroceso; yo entiendo, que el sistema moderno, el único aceptado por todo el mundo para la concurrencia del Estado y el auxilio del Estado en la construcción de los ferro-carriles, se sintetiza en la forma de la garantía mínima del interés al capital por un tiempo determinado, á cambio también de las participaciones legítimas y naturales del Estado en los productos de los ferro-carriles cuando los beneficios de la línea pasen de ciertos límites. Con lo cual el Estado, que ha anticipado aquellos capitales necesarios para la construcción de los ferro-carriles, va reintegrándose despues de aquel sacrificio que una generación determinada hizo para que las generaciones futuras gozaran de la prosperidad y del bienestar que estas obras crean y producen en el país.

Este sistema del interés al capital, fijando un mínimum de interés y un máximum de tiempo, y á la vez y como compensación la participación del Estado en los productos de los ferro-carriles cuando pasen de ciertos límites, límites claro es, dentro de los cuales se han de satisfacer la amortización y los intereses equitativos del capital con el cual se construyen esas obras públicas, ese sistema moderno afectado absolutamente en todo el mundo, y con el cual se construyen y

casi se improvisan esos millares de kilómetros que vemos en las estadísticas de todas las Naciones cultas

Por consiguiente, conste que aun cuando yo preste mi humilde voto á este dictámen, no estoy conforme, sino que antes bien soy total y absolutamente opuesto á las subvenciones kilométricas, y mucho más á las subvenciones en cantidad alzada para la totalidad de la linea; y conste que mis ideales, mis principios, mis doctrinas, mis creencias, mis convicciones, me llevan á aceptar la forma de auxilio del Estado á las Compañías de ferro-carriles garantizando un interés mínimo por un tiempo máximo, variables uno y otro en cada línea según el resultado del estudio que de las localidades que haya de atravesar el camino se haga, y con una participación futura del Estado en los productos de la línea, pasados y vencidos ciertos límites compensadores y remuneradores.

El último punto de que me voy á ocupar, señores Diputados, es verdaderamente de actualidad. Además de los auxilios directos del Estado á las Compañías de ferro carriles, hay otros auxilios que se llaman indirectos.

Prescindo del auxilio indirecto que supone la expropiación forzosa, porque esa expropiación forzosa, más que auxilio, tal es la ley, que muchas veces resulta carga pesada para las Compañías. Pero, aparte de esto, hay otros auxilios indirectos, y á ellos se refiere el art. 4.° del dictámen, que dice así: *(Le leyó.)*

Es verdad que este auxilio indirecto está consignado en todas las leyes de ferro carriles que se han hecho hasta ahora; pero precisamente esto es lo que me extraña: que no hayamos cambiado ni alterado la moda, que estemos todavía como al principio, es decir, que se suponga que la industria española desde 1850 á 1888 no ha cambiado, no ha adelantado un paso, que ha vivido como la ostra pegada á la roca; que se suponga, con craso error, que no tenemos ni podemos tener medios de hacer excelentes carriles como los que se están fabricando, con gran gloria, pero hasta ahora con escaso provecho de la Nación, en nuestras provincias del Norte, y principalmente en Bilbao; que no hay material excelente de ferro-carriles construido en España; que no tenemos, ni podemos tener, fábricas para construir carruajes y vagones, como las establecidas en las cercanías de Barcelona y otras varias que en España existen. Precisamente por estar este artículo estereotipado en todas las leyes de ferro-carriles, por ser un artículo perjudicial á la producción española, es por lo que yo no lo hubiera votado sin las razones que despues diré, aunque declaro que si esta vez lo hago con gran dolor de mi alma, prometo no hacerlo otra vez si, lo que no espero, se vuelve á presentar en la Cámara.

Por consiguiente, conste que para favorecer á esa industria nacional, tan decadente como se supone, y que realmente no tiene motivo para lisonjearse mucho por su actual estado, debemos empezar dándole facilidades para surtir de buen material á las líneas de este género; porque sin esto, ¿cómo queremos que prospere nuestra industria nacional?

Hay, pues, por las razones expresadas, una diferencia esencial de criterio entre el dictámen de la Comisión y mis propias opiniones; pero con todas estas diferencias que he señalado, y otras que podría señalar de ménos importancia, ¿por qué voto yo el dictámen de la Comisión? Pues voy á explicarlo en breves palabras.

Yo tengo el honor muy insigne de representar aquí un distrito por el cual y en casi toda su longitud atravesará este ferro-carril. Comprendo la importancia que tiene para mi distrito esta línea; y así, al hablarme de las dificultades que mi actitud podría oponer á la aprobación de este dictámen, y al hablarme de las ilusiones generosas que abrigan algunos individuos de la Comisión, respecto de la realización de este ferro-carril, ilusiones que no quiero desvanecer en este momento, yo he retrocedido en mis propósitos. Solo para este caso particular, y para que no pueda decirse jamás que el representante, aunque modesto, del necesitado y hasta hoy preterido distrito de Segorbe opone obstáculos de ninguna clase á la aprobación de este dictámen, yo antepongo los intereses generales del país y los intereses particulares de la zona que vá á enriquecer este ferro-carril, á mis opiniones propias; hago el sacrificio de mis convicciones en holocausto de la posible construcción de este ferro-carril, y celebraré mucho que las esperanzas de la Comisión y de todos aquellos que han fundado alguna en la apobación de esta ley, se vean realizadas, aunque temo mucho que sin las condiciones que yo he enumerado pueda jamás realizarse, porque lo imposible jamás atraviesa el campo de las ilusiones para penetrar en el de las realidades.

Repito que yo, con tal que se haga el ferro-carril, que yo deseo, que yo ansío, que es una de mis pocas aspiraciones, sea cualquiera la forma en que venga, dejo á un lado mis opiniones particulares; yo deseo con todas las vehemencias de mi espíritu, que se haga ese ferro-carril, para que aquel hermoso y sufrido país, que está segregado del concierto español y del concierto universal de las naciones, se ponga en comunicación por un lado con el mar, que es como enlazarlo con todos los continentes del mundo, y por otro con la red general española, que es como unirlo á la Europa entera. Yo pido á Dios y á los hombres comunicación por tierra y por mar para ese mi país natal y adoptivo, que bien merece por su riqueza y su laboriosidad que se oigan los silbidos de la locomotora en el rio Palancia, rio de los héroes, que naciendo allá en los confines de la noble tierra aragonesa, junto á la Peña Escavia, teatro de las hazañas celtiberas, y pasando por la leal Segorbe, teatro de las hazañas romanas, termina en la legendaria Sagunto, la ciudad que nos recuerda la página de oro de la segunda guerra púnica. He dicho.

El Sr. **Santa Cruz**: El Sr. Navarro Reverter ha empezado diciendo que no se iba á oponer al dictámen de la Comisión, y ha concluido diciendo que no lo impugnaba. Por consiguiente, la Comisión podria tal vez escusarse de defender el dictámen, puesto que no ha sido atacado. Sin embargo voy á hacerme cargo, de algunas consideraciones que ha hecho S. S.

El Sr. Navarro Reverter ha expuesto las ventajas que podian tener los ferro-carriles de via estrecha comparados con los de via ancha. Yo no he de entrar en esta discusión, porque me llevaría muy lejos; pero de todos modos, á esto solo debo contestar que siendo la provincia de Terúel una de las pocas que no están unidas con la red general, y habiéndose considerado como líneas principales, formando la primera red, todas las que han unido entre sí las capitales de provincia, no encuentro la razón para que quede exceptuada esta provincia.

Por consiguiente, dejo á un lado esta cuestión, sin que yo esté léjos de participar de algunas de las ideas que ha expuesto S. S. respecto de las ventajas que puede reportar al país la construcción de ferro carriles de via estrecha.

El segundo punto de que tengo que ocuparme es el relativo al trazado. Decia el Sr. Navarro Reverter que siendo una línea que no tiene piés ni cabeza, puesto que ha de empezar en Calatayud y terminar en Sagunto, debíamos procurar salvar este inconveniente variando el trazado.

También en esto estoy conforme con S. S. Nuestro deseo hubiera sido que el ferro-carril hubiera llegado hasta las mismas puertas de Valencia ó hasta el Grao; pero nosotros sabiamos la urgencia con que la provincia de Teruel necesita unirse á las demás por medio de una línea general; sabiamos que habia un proyecto aprobado; no ignorábamos, como S. S. no ignora, el tiempo que se necesita para hacer los estudios y aprobar un proyecto de ferro-carril, y si hubiéramos de esperar á que se hiciera la variación que S. S. desea que se haga, aplazaríamos por mucho tiempo la realización de esta obra.

Por lo demás, respecto del otro extremo de la línea, lo natural es que no termine en Calatayud, sino que se prolongue hasta que se una con la del Norte ó el Noroeste, constituyendo una línea traversal que reuna condiciones que tal vez no reuna terminando en Calatayud.

Otro de los puntos que S. S. ha tratado ha sido el relativo á la subvención. Sobre esto digo lo mismo; no estoy léjos de la opinión de S. S. Quizá, si mi opinión hubiera de prevalecer, en las líneas que se subastaran en lo sucesivo se consignára la subvención por medio de la garantía de un mínimum de interés, en vez de la subvención por medio de un tanto alzado ó un tanto por kilómetro; pero tampoco me toca debatir esto, porque en todos los proyectos de líneas generales de ferro carriles se ha concedido la subvención por medio de una cantidad fija ó de un tanto por kilómetro, y nosotros no hemos debido entrar en esta discusión, porque al tratar de la línea de Teruel no habia de reformarse la ley general. Tal vez el dia en que se discuta la segunda red de ferro-carriles me encuentre S. S. á su lado para apoyar la subvención en forma de garantía de un interés determinado; pero por el pronto, bastante hemos hecho con que se consigne en el dictámen la subvencion en la forma en que se ha consignado.

Respecto de si puede reducirse ó no la subvención, solo he de decir que nosotros, en el deseo de que haya personas que hagan el ferro-carril pronto y bien, y no con las ilusiones que S. S. supone, puesto que no tenemos ninguna más que hacer todo lo posible por favorecer la construcción de la línea, habíamos puesto un artículo en el que se decia lo que el Sr. Navarro Reverter indicaba: que si habia reducción de longitud de la línea, no se redujera la subvención; pero el Sr. Ministro de Fomento se ha opuesto, porque quiere que se aplique en todo su rigor el artículo 19 de la ley de ferro-carriles; por consiguiente, si al hacer el replanteo hay alguna variación, y por consecuencia de la variación resulta alguna reducción en el presupuesto, a esa reducción tendrá que acomodarse también la cantidad que se rebaje de la subvención.

En cuanto á la exención de derechos para la introducción de materiales, es una ventaja que, como S. S. ha reconocido, se ha concedido á todas las líneas que se han hecho; y siendo ésta casi la única que falta, no nos pareceria justo que no participara de iguales beneficios.

Y como en realidad el Sr. Navarro Reverter no ha impugnado el dictámen, yo espero que, ya que S. S. ha cumplido tan brillantemente sus deberes como representante del distrito de Segorbe, no pondrá dificultad para que se apruebe este dictámen.

El Sr. **Navarro Reverter**: Agradezco al Sr. Santa Cruz la contestación que se ha servido darme y sus lisonjeras benevolencias. La semejanza, la casi identidad, en el terreno de la doctrina, que hay entre las opiniones de S. S. y las mias, no solo me lisonjea, sino que por la competencia personal de S. S. refuerza las convicciones que yo ya tenia adquiridas por el estudio y por la experiencia. Hemos discutido en doctrina y luego hemos pasado á la práctica. Todas las ideas que yo he expuesto han sido doctrinales y desarrolladas en las puras esferas de la teoría; pero llegando á la aplicación, yo he sacrificado esas mis convicciones personales á las ideas contrarias que la Comisión ha consignado en su dictámen. ¿Por qué? Por la misma razón que yo ya he dicho, y que también ha indicado S. S.

Pero me ha llamado la atención una interpretación del Sr. Santa Cruz, que merece la pena de aclararse. Supone el Sr. Santa Cruz que esta subvención no es una subvención alzada; supone el Sr. Santa Cruz que habiendo presentado ese artículo como subvención alzada al señor Ministro de Fomento, éste se ha opuesto á él y ha creido que debia aplicarse el art. 9.° de la ley de ferro-carriles, segun el cual, la subvención se reduce á medida que se reducen los kilómetros de desarrollo de la línea.

Dice el art. 3.° del dictámen: «El Estado auxiliará la construcción de estos ferro-carriles entregando á la empresa concesionaria 17.700 mil pesetas, en metálico y *sin reducción alguna*.» ¿Significa este *sin reducción alguna* que cualquiera que sea la longitud que resulte despues del replanteo ó de la modificación que pueda sufrir la línea, el Estado ha de entregar esos 17.700.000 pesetas al concesionario? Yo entiendo que sí, y que si no se dice claro, debe decirse, porque tampoco es justo que dejen de aplicarse á este ferro-carril los beneficios de que gozan otros, por ejemplo, el de Linares á Almería, puesto que la comarca que yo tengo el honor de representar aquí, mi querida Segorbe, es tan digna de protección y de consideración, si no lo es más que otra cualquiera de España.

Este es el único punto que me proponía aclarar despues de las palabras del Sr. Santa Cruz.

Con esto he terminado, si es que el Sr. Ministro de Fomento no tiene nada que decirme, porque, como siempre, estoy á sus órdenes para discutir cuanto guste.

## Luces y sombras.

—

*(Politiquilla.)*

La mejor apologia que puede hacerse del señor Castelar son los elogios que por todos los tonos le consagra la prensa monárquica fusionista.

Esto da la nota del acto realizado por el ilustre tribuno.

Por lo que se ve que el sentido moral político se ha perdido por completo.

¡Qué vergüenza!

Pero no se puede exigir lo que no existe.

«᷃»

El incienso de los siervos de la monarquía pueden tener muy engreido al que de Sumo Pontifice de una religion augusta descendió á monaguillo de una secta desacreditada y corrompida.

Á nosotros nos llenaría de bochorno.

Cuestión de temperamentos.

Y de otra cosa.

Que en los tiempos que corremos está mandada retirar.

Porque servia de grande obstáculo á los grandes apóstatas.

Y adios, mi dinero.

«᷃»

Si las abdicaciones como las de D. Emilio producen un triunfo al que las hace, ¿qué producirán la lealtad, la fidelidad y la consecuencia?

Que lo digan los incensaristas de D. Emilio.

Nosotros confesamos que hemos perdido el norte.

Desde que tenemos que valernos de la brújula fusionista.

Así va ello.

«᷃»

La pauta de las libertades de que disfrutamos, nos la acaba de dar la hecatombe de Rio Tinto.

Las manifestaciones pacificas se reciben á descargas y corre á torrentes la sangre de las indefensas victimas.

Los autores quedan en la impunidad.

Prueba patente de que la sávia de la democracia ha penetrado de lleno en todas las arterias gubernamentales.

No se puede dar más horrible sarcasmo.

«᷃»

Y el Sr. Castelar, el gran tribuno, el escelso salvador de la pátria ni siquiera ha abierto el pico.

Su pico de ruiseñor, para protestar de tal atentado.

Como tampoco dejó oir su voz contra las inmoralidades administrativas.

Que continúan en su mismo ser y estado.

¿No fueran éstas piezas bastantes, cuando otras no hubiese, para el proceso del que con sus predicaciones tantos leales y honrados ciudadanos llevó al sacrificio de sus vidas y haciendas?

«᷃»

Dice un querido colega.

«La nueva actitud del Sr. Castelar se explica por el interés, por el orgullo y por el miedo.

No quiere ser nada en la monarquía, porque no encuentra en ella puesto que satisfaga su vanidad.

No quiere llamarse republicano, para seguir haciendo daño á la causa de la República.

No quiere la República, porque la tiene miedo.

Lo hemos dicho muchas veces:

El Sr. Castelar es el español que tiene más miedo á la República.

Decía el Sr. Cánovas que él sentia la monarquía todavía más que la pensaba.

¡Qué distinto el Sr. Castelar!

Primero sintió la República.

Despues la pensó.

Y ahora la rechaza y la teme, no por el pais sino por él.»

Prueba que algo la debe.

Y aun mucho.

¿Quién lo duda?

«᷃»

Hace bastante tiempo oimos asegurar que un republicano de los más distinguidos estaba vendido en cuerpo y alma á los hijos de San Ignacio de Loyola.

Despues de lo que hemos visto en recientes fechas, nos inclinamos á creerlo.

Los hechos son muy elocuentes.

La perversión fuera más que mayúscula.

«᷃»

Y entre paréntesis.

Un apreciable colega hispalense esclama al dar cuenta de los lamentables acontecimientos de Rio Tinto.

«Es triste, muy triste que en el Congreso, en el templo de la ley, no se haya alzado la voz de los diputados republicanos para protestar. Es triste que esta gloria se haya reservado á un hombre de la Monarquía.»

En efecto, querido colega.

Pero eso, más que triste, es vergonzoso.

Y más que un desencanto, es para los republicanos de buena fé, un aviso.

Para los que tal falta cometieron, es un descuido imperdonable.

Cuando ménos.

Si hubiésemos de calificarlo con la severidad que se merece, se nos tildaría tal vez de escesivamente intransigentes.

Por eso lo dejamos al juicio de cada *quisque*.

El nuestro se puede traslucir sin el menor esfuerzo.

---

## Resplandores.

—

Los republicanos progresistas democráticos de esta capital dirigieron á su ilustre Jefe, el dia 11 del actual, con motivo del aniversario del advenimiento de la República en España, el siguiente telegrama:

Manuel Ruiz Zorrilla,

Avenue Mac Mahon.—3.

París.

Republicanos progresistas, fraternal banquete, felicitan á su Jefe.

Comisión,

*Galindo, Monleón, Uguet.*

Al terminar el banquete se procedió á una colecta para nuestros correligionarios presos y emigrados, que dió un resultado excelente.

«᷃»

Ha fallecido en esta capital el honrado y conocido comerciante, D. Domingo Mediano.

Enviamos á la atribulada familia del finado nuestro más sentido pésame.

«᷃»

El dia 25 del actual será abierta nuevamente al culto, la iglesia catedral, después de haber hecho en ella notables reparaciones.

«᷃»

Damos las gracias á los Sres. Presidentes de los círculos de esta capital, El Turolense, La Unión y La Libertad, por haber tenido la atención de invitarnos para asistir á los bailes que dieron dichas sociedades el domingo y mártes últimos.

Las fiestas resultaron en todos ellos concurridas y brillantes, sin que ni por un solo momento fuesen turbadas por ningun incidente desagradable.

El salon nuevamente decorado en El Turolense presenta un soberbio aspecto, demostrando que el arreglo está hecho con tanta maestria como buen gusto.

«᷃»

En una carta que inserta nuestro querido colega «El Maestrazgo Liberal, vienen quejándose algunos vecinos del pueblo de Villarluengo, del abandono en que tiene el servicio de correos, el encargado de la cartería de aquella población.

Ponemos el hecho en conocimiento del señor Administrador de correos de esta capital, á fin de que adopte las medidas procedentes para corregir el abuso denunciado.

«᷃»

El miércoles debió salir de Valencia con dirección á esta capital, en donde se propone dar una variada série de funciones, el conocido y reputado areonauta, Juan Milá, acompañado de varios acróbatas.

Les deseamos á todos buen viaje y buena suerte en los ejercicios que aquí han de practicar.

«᷃»

Reconocido como una institución por los poderes públicos el Grande Oriente Nacional de España, el dia 18 del próximo mes de Marzo se celebrará en uno de los teatros de la corte una asamblea constituyente, á la que concurrirán representaciones de todas las lógias de España, y en la que se dará cuenta de la fusión é inteligencia á que han llegado diferentes fracciones en que estaba dividida la masoneria.

Como este es el primer acto público y solemne que la masoneria realiza en España, ha despertado su anuncio gran curiosidad, pues los ritos y ceremonias de dicha asociación son desconocidos generalmente.

Según nos aseguran personas competentes en la materia, ese movimiento masónico no obedece á los verdaderos intereses y fundamentos de la masoneria española, que vive alejada de las agitaciones de los cafés.

---

## Remitido.

—

Alcalá de la Selva 10 de Febrero de 1888.

Sr. Director de LA ANTORCHA.

Serian las 10 de la mañana cuando al ruido y vocerio provocado por un grupo de mujeres de esta villa, salí con el objeto de indagar su causa, pues alguna cosa extraordinaria debia suceder para tal alarma, y mucho más dado el carácter de este pueblo de suyo pacifico.

En efecto, personado en la calle baja, donde se encuentra el colegio y casa de la Sra. Maestra D.ª Felisa Calvé, pude ver cómo se iniciaron los primeros síntomas de un alboroto, cómo se desarrollaron, y el final que tuvo, pues el que podrá tener es muy dificil prejuzgarlo, dado el estado violento en que se encuentran los ánimos en esta población. Desde el pequeño murmullo provocado por las más timoratas, hasta el envio de piedras dirigidas á la maestra por las más exaltadas, hubo todas las transacciones que podrá juzgar el lector.

Como estos escesos los reprueba toda persona sensata, si para ello no hay causa justificadísima, de hai que tratara de inquirirla. Hé aqui, pues, el argumento del drama que desarrollándose está.

Vino á esta villa la tal Felisa para desempeñar el magisterio, y la satisfacción y el contento de sus vecinos fué manifiesto, demostrándolo las muy buenas relaciones que con todos sus habitantes sostenia. Pero pasó el tiempo único capaz de curar todas las impresiones primeras, y aquel cariño se entibió, y no solo se entibió sino que efecto del frio glacial que impera en esta villa, se congeló. ¿Por que? Primero por los antecedentes de familia, no probados, pero si generalizados por todo Teruel; 2.° por ciertas dudas que resultaron sobre un cierto asunto de quintas no muy limpio, y 3.° por el escándalo provocado por ciertas relaciones que según de público se dice, no son muy ajustadas á la moral, relaciones que tras muchas idas y venidas dieron por resultado la formación de un amplio espediente, incoado por el Sr. Inspector de primera enseñanza de Teruel, y que sobre ser detallado y quizá con pruebas demasiado patentes, por lo visto ningún resultado dá, pues á pesar de todo vuelve esa Señora á ocupar plaza y pisar una escuela que en concepto de toda la población es indigna de ella.

Respecto al primer punto nada hemos de decir los que aquí vivimos; quede eso para los de Teruel que estarán más en autos. Respecto al segundo han fallado los tribunales y tampoco los hé de juzgar; si tan solo añadir que si en aquel proceso por estafa no fué envuelta, lo fué en esta villa en un juicio que por falta de prueba no pudo fallarse.

Respecto al tercero, ya es harina de otro costal. Relaciones íntimas tiene con un hombre; éste no lo niega; en su casa no habita; su esposa é hijos sufren hasta el hambre; cuantos han intervenido en el expediente y han declarado lo que en conciencia sabian, han sido por él desafiados; las madres, teniendo conciencia de lo que dicen que hay, emprenden á cachete limpio á sus hijas para que no vayan á la escuela, pues temen..... ¿Que habrá?.... El Sr. Gobernador parece que está convencido; pero en tanto la población paga el gérmen que no quiere que fructifique.

Por todo esto llamamos sériamente la atención del Sr. Gobernador y digna Juanta de Instrucción pública de Teruel, para que mediten con la cordura que el caso requiere la pronta solución de este conflicto que pudiera muy bien traer graves trastornos en esta población. Si á pesar de todo se creyera que lo que aquí sucede es algo exagerado, se les invita á que pasen á esta su villa y verán con qué facilidad vuelven á Teruel completamente convencidos.—*Un vecino.*

Imprenta de La Concordia, plaza de Bolanar 18.

# ANUNCIOS.




El legítimo chocolate de los R. R. P. P. **Benedictinos**, lleva los escudos de la orden en las etiquetas.

Las personas que deseen tomar un exquisito **chocolate**, deben probarlo, en la seguridad lo encontrarán de su más completo agrado.

Los precios son tres únicamente **2, 2,50 y 3 pesetas** libra, con canela, sin ella y á la vainilla

En cada paquete, se acompañan **instrucciones** en latin y en español, con el método de hacerlo en las casas.

De venta en las principales confiterías y ultramarinos de **todas las poblaciones** de España

En Teruel, droguería de D. **Roque Monleon**, Salvador, 14.

---

## De cosecha propia.

Vinos de 2 años, tinto y clarete, á 9 y 11 reales cántaro.

Aguardientes anisados de vino puro de 19 y 22 grados, á 3 y 4 reales botella sin el casco.

Alcohol de 35 grados, á 60 reales cántaro.

Vinagre de vino puro á 7 reales cántaro.

**Murallas, 10—1.º**

En el Depósito establecido en el Barrio de San Blas, Masada del Americano, se rebajan los precios en relación al Impuesto de Consumos.

---

## Quintas.

D. Mariano Alfranca Peralta, propietario en fincas rústicas y urbanas en Zaragoza, dedicado diez años á la sustitución de soldados para el ejército de Cuba y sin que nadie pueda decir que ha faltado á uno de sus contratos, siendo por lo tanto muy conocido en toda la provincia de Zaragoza y lo mismo en Pamplona cuya Diputación me honr aen las sustituciones que hace.

No os dejéis, pues engañar de quien sin conoceros, os ofrecen hacer sustituciones: preguntad en los puntos de su residencia con que responden al cumplimiento del contrato y cual es el crédito de que gozan y quedaréis extasiadon

Cuantos informes y referencias necesitéis es. cuanto á mi persona os autorizo á que la exijáis.

Para tratos y detalles en esta vuestra casa de Zaragoza, calle de Torres-secas núm. 5 principal, y en Teruel Alcañices 20-piso 2.º casa posada de la Casta.

En los mismos domicilios se admiten licenciados del Ejército sin nota desfavorable en sus documentos y serán bien retribuidos.

---

AGUARDIENTE DE VINO PURO

Y LICORES DE TODAS CLASES.

De venta en los establecimientos de Francisco Alegre, Democracia 32.

Mateo Carenas, Tozal 22.

Ramón Torán, Tozal 16.

A una peseta y 35 céntimos botella.

Devolviendo el casco se abonarán 25 centimos de peseta.

---

## EMULSION SORIANO

**de aceite de hígado de bacalao con hifosfato de cal y sosa.**

Las condiciones especiales de esta Emulsión son de tal importancia que cuantos han tenido ocasión de probarla, la usan con preferencia á todas las demás preparaciones de aceite de hígado de bacalao.

FARMACIA DE E. SORIANO,

*Plaza de San Juan*, 3.

---

**DENTICINA INFALIBLE.**—Lo saben las madres. Ni un solo niño se muere de la dentición, pues los salva aun en la agonía, brotan fuertes dentaduras, reaparece la baba, extingue la diarrea y accidentes, robustece á los niños y los desencanija. Una caja, 3 pesetas, que remite por 3,50 el autor, P. F. Izquierdo, Madrid, Sacramento, 2, botica, y plaza de la Villa, 4, por mayor, y en todas las boticas y droguerías de España.

---

Se venden dos camas de hierro, fraileras; un mundo, una lámpara y tres cuadros al oleo. Plaza de la Diputación, 8.

---

**BUENOS CONSEJOS.**



**¿Desea V. tomar un refresco higiénico y delicioso?**

Pues para conseguirlo, basta poner una cucharada de azahar en un vaso de agua azucarada.

**¿Padece Vd. de los nervios?**

Tome V. la legítima agua de azahar de Sevilla, una ó dos veces al dia, y desterrará por completo este padecimiento.

**¿Os produce insomnio ó malestar una taza de té ó café?**

Haga Vd. uso del agua de azahar, legítima de Sevilla con estas bebidas ó después de ellas, y conseguirá un dulce sueño y bienestar incomparable.

**¿Sufrís física ó moralmente, por un exceso de trabajo intelectual?**

Pues en el agua de azahar tomada pura, ó mezclada con una bebida cualquiera, encontraréis un alivio inmediato, recobrando su equilibrio, el sistema nervioso.

**De venta en las principales farmacias, perfumerías y droguerías** de esta población y de toda España. Primera calidad 2,50 y 5 pesetas botella. Segunda, 1,50 y 2.

**Para evitar numerosas falsificaciones é imitaciones**, el público deberá exigir la firma TENA en las etiquetas y la marca registrada «LA GIRALDA DE SEVILLA».

Por mayor y menor en la droguería de

**DON ROQUE MONLEON**

14, *Salvador*, 14, *Teruel*.

---

**COMPAÑIA COLONIAL.**

PROVEEDORA EFECTIVA DE LA REAL CASA

TREINTA RECOMPENSAS INDUSTRIALES

CHOCOLATES, CAFÉS Y TÉS

*Tapioca Sagú*

**Venta en todas las poblaciones del Reino.**

Depósito general, calle Mayor 18 y 20 Madrid.

---

## ENFERMEDADES DE LA VISTA



Ni un solo enfermo deja de curarse, con la infalible **AGUA MILAGROSA de Nuestro Señor San José**, pues sus virtudes medicinales son tan eficaces,—comprobadas ya, por miles de curaciones,—que en todos los casos, hace desaparecer radicalmente y en poco tiempo, los más graves y antiguos padecimientos de los ojos, devolviendo á la vista su fuerza y vigor primitivos.

**¡¡USADLA Y LA BENDECIREIS!!**

Precio 5 reales frasco, en las principales farmacias y droguerías de esta población y de toda España.

Por mayor y menor en la droguería de

DON ROQUE MONLEON,

14, *Salvador* 14.

**Teruel.**

---

**AGENDA DE BOLSILLO.**

**Verdadero Inseparable** ó Libro de Memoria diario **para 1888**, con el Calendario, Familia Real, Establecimientos públicos, Agentes de cambio, Tarifa de Arbitrios y Consumos, Arquitectos, Banqueros, Tarifa de carruajes, Tarifa de las cédulas personales, Corredores, Tarifas de Correos, **Paquetes postales** y Telégrafos, Tribunales, Maestros de obras, Tarifas del Papel sellado, Procuradores, Teatros, Tranvias, Calles y la Guia de Madrid, el **Indicador** de los Ferrocarriles y el diario en blanco.—**Libro muy curioso y de gran utilidad** para uso de todos los negociantes, comerciantes, banqueros, etc., y en una palabra, **para toda clase de personas.**

El Certificado de cada paquete, hasta 6 kilos, se paga aparte, y cuesta 0,75 *céntimos de peseta.*

Precios: desde 1 pesetas hasta 17,50.

SE HALLA DE VENTA en la Librería Editorial de D. Cárlos Bailly-Baillere, plaza de Santa Ana, núm. 10, Madrid, y en las principales librerías del Reino.

---

**ASOCIACION MUTUA**

*para la redención á metálico del servicio Militar activo.*

DIRECCIÓN:

Calle de Cádiz, números 14 y 16,

**Madrid.**

En Teruel.—Pedro Punter Navarro, Agente de negocios y representante de varias Sociedades.